



გადაწყვეტილება საქართველოს სახელით

16 აპრილი, 2019 წელი
თბილისი

შესავალი ნაწილი

თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგია
მოსამართლე ვლადიმერ კაკაბაძე
სხდომის მდივანი ნათია ჯანხოთელი

მოსარჩელე სს „სა-----ა“
წარმომადგენლები ლ-----ე, ნ-----, გი-----ი
მოპასუხე შპს „ბა-----ი“
წარმომადგენლები სუ-----ი, ირ-----ე

დავის საგანი ზიანის ანაზღაურება

აღწერილობითი ნაწილი

1. სასარჩელო მოთხოვნა

1.1. 2003 წლის 1 იანვრიდან 10 ივლისამდე პერიოდში დანიშნულების სადგურ ბათუმსა და გზადმდებარე სადგურებში ვაგონების მოცდენის გამო, შპს „ბა-----ს“ სს „სა-----ის“ სასარგებლოდ დაეკისროს ვაგონის სარგებლობის საფასური 2 893 436 ლარი.

1.2. 2003 წლის 1 იანვრიდან 10 ივლისამდე პერიოდში დანიშნულების სადგურ ბათუმსა და გზადმდებარე სადგურებში ვაგონების მოცდენის გამო, შპს „ბა-----ს“ სს „სა-----ის“ სასარგებლოდ დაეკისროს ტვირთის შენახვის საფასური 8 434.510 ლარი.

(შემცირებული სასარჩელო მოთხოვნა, 7.03.2019 წელი, სხდომის ოქმი 12:40:27 წთ, ტომი V, ს.ფ 143)

დაზუსტებული სარჩელის მიხედვით, სს სა-----ა 2002 წლიდან 2004 წლის ბოლომდე აწარმოებდა სადგურ ბათუმში შპს „ბ-----ის“ სახელზე (უფლებამონაცვლე შპს ბა-----ი) გამოგზავნილი ნავთობის და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვას. ტვირთის გადაზიდვა ხორციელდებოდა მხარეებს შორის 2002 წლის 17 ოქტომბერს დადებული მომსახურების შესახებ #0-----, რომლის 3.3. პუნქტის შესაბამისად მოსარჩელე დამკვეთის მითითების შესაბამისად აწვდიდა ცისტერნებს ჩამოსაცლელად ტერმინალის ჩიხებში. დამკვეთს უფლება ჰქონდა უარი ეთქვა იმ ცისტერნების დაცლაზე, რომელთა შესახებ მითითება არ გაუცია და მოეთხოვა დამკვეთის მიერ მითითებული ვაგონ-ცისტერნების მიწოდება. ხელშეკრულების 4.6 პუნქტის მიხედვით, მოპასუხეს უნდა უზრუნველყო ტექნიკური პირობების და გარიგების 3.3 პუნქტის მიხედვით დანიშნულების სადგურ ბათუმში შესული ტვირთის დროულად დაცლა. წინააღმდეგ შემთხვევაში მე-6 პუნქტის შესაბამისად დაეკისრებოდა ჯარიმა თითოეულ ვაგონზე ყოველი საათის დაგვიანებისთვის, თუ ეს ვაგონები იმყოფებოდნენ სადგურში.

სადგურში ვაგონების არსებობის ფაქტი დასტურდება დამკვეთის მიერ ვაგონებზე სატრანსპორტო დოკუმენტების მიღებით და საერთო ფორმის აქტებით. მოპასუხემ ვერ უზრუნველყო ვალდებულების ჯეროვანი და დროული შესრულება. კერძოდ, ტერმინალის ჩიხების გადატვირთვის გამო, დროულად ვერ მიეწოდა სადგურ ბათუმში დაცლის მოლოდინში მდგომი ცისტერნები, რამაც გამოიწვია ვაგონების დაყოვნება (მოცდენა) როგორც დანიშნულების სადგურ ბათუმში, ასევე გზადმდებარე სადგურებში.

ვინაიდან მოპასუხე დროულად არ ცლიდა მიწოდებულ ცისტერნებს, ხელშეკრულების 6.1 პუნქტის, სარკინიგზო კოდექსის და რკინიგზის სატარიფო პოლიტიკის 32-ე მუხლის საფუძველზე, სადგურ ბათუმსა და გზადმდებარე სადგურებში ტვირთის დაყოვნების, ვაგონების მოცდენისათვის, შპს „ბა-----ს“ დაერიცხა ვაგონით სარგებლობის საფასური და ტვირთის შენახვის ხარჯები.

სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2018 წლის 21 ნოემბრის #0----- დასკვნის მიხედვით, 2003 წლის სა-----ის სატარიფო პოლიტიკის გათვალისწინებით, 2003 წლის 1 იანვრიდან 2003 წლის 10 ივლისამდე მოსარჩელის მიერ ვაგონებში საშიში ტვირთის შენახვაზე გაწეული მომსახურების საფასური შეადგენს 8 434 510 ლარს, ხოლო ამავე პერიოდში ვაგონების გამოყენების მომსახურების საფასური 2 893 436 ლარს.

2. მოპასუხის პოზიცია

2.1. მოპასუხემ შპს „ბა-----მა“ სარჩელი არ ცნო და მიუთითა

შემდეგ გარემოებებზე:

მოპასუხე ეთანხმება ფაქტობრივ გარემოებას მასზედ, რომ 2002 წლის 17 ოქტომბრის მომსახურების შესახებ ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მხარეები იმყოფებიან სახელშეკრულებო ურთიერთობაში, თუმცა განმარტავს, რომ ხელშეკრულებით მოსარჩელემ აიღო ვალდებულება მოეხდინა დამკვეთის მიერ წინასწარ მითითებული ვაგონ-ცისტერნების სადგურ ბათუმიდან დამკვეთის ჩამოსასხმელ ესკადრამდე მიწოდება-გადატანა. რაც შეეხება სადგურ ბათუმამდე ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირებას, ეს საკითხი არ იყო მომსახურების ხელშეკრულების რეგულირების საგანი და სადგურ ბათუმამდე ვაგონ-ცისტერნების ტრანსპორტირების საკითხი წესრიგდებოდა, უშუალოდ მოსარჩელე მხარეს და ტვირთმიმღებს შორის, გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე. ამავე მხარეებს ხელშეკრულება გააჩნდათ შპს „ბა-----თან“ ნავთობპროდუქტების შენახვასთან დაკავშირებით.

შესაბამისად, მხარეებს შორის ჩამოყალიბდა რამოდენიმე დამოუკიდებელი სახელშეკრულებო ურთიერთობა. სადგურ ბათუმიდან ტერმინალის კუთვნილ საცავებში ნავთობპროდუქტების მიწოდება-გადატანასთან დაკავშირებული ურთიერთობა მოსარჩელესა და მოპასუხეს შორის; სადგურ ბათუმამდე ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული ურთიერთობა მოსარჩელე მხარეს, ტვირთგამგზავნას და ტვირთმფლობელს შორის; ასევე ტვირთმფლობელებსა და ნავთობტერმინალს შორის არსებული ურთიერთობა;

ხელშეკრულების შესაბამისად, მოპასუხე წარმოადგენდა დამკვეთს. იმის გათვალისწინებით, რომ არც ხელშეკრულებით და რც დამატებითი შეთანხმებით არ იყო განსაზღვრული სადგურ ბათუმიდან შპს „ბა-----ის“ კუთვნილ ჩიხებში მისაწოდებელი ვაგონ-ცისტერნების მოცულობები. თითოეული მიწოდება უნდა განხორციელებულიყო ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში მოპასუხის წინასწარ განხორციელებული წერილობითი მითითების შესაბამისად, რომელიც შეთანხმებული იყო სათანადო ფორმით.

მოპასუხე არ იყო ვალდებული მიეღო ის შესრულება, რომლის შესახებაც წინასწარ არ ჰქონდა გაცემული მითითება. მას უფლება ჰქონდა არ დაეცალა ის ცისტერნები, რომელის შესახებაც დაკვეთა არ ჰქონდა განხორციელებული. ხელშეკრულების შესაბამისად, მოპასუხეს გააჩნდა აბსოლუტური თავისუფლება გაეცა მითითება ვაგონ-ცისტერნების ტრანსპორტირებაზე თავისი შეხედულების შესაბამისად, რაც სადავო შეიძლება გამხდარიყო ტვირთმფლობელების მიერ და არა მოსარჩელის მიერ რომელსაც უნდა ემოქმედა მოპასუხის დაკვეთის შესაბამისად და უფლება არ ჰქონდა ჩიხში მიეწოდებინა ის ვაგონ-ცისტერნები, რომელთან დაკავშირებითაც მოპასუხეს მითითება არ განუხორციელებია.

მოპასუხის განმარტებით, ხელშეკრულება სრულდებოდა სრულყოფილად და

არ არსებობს მტკიცებულება, რომელიც დაადასტურებს ვაგონ-ცისტერნების ტერმინალზე დაყოვნებას. სარჩელზე თანდართული საერთო ფორმის აქტები და საგზაო უწყისები არ ადასტურებენ მოპასუხის ესტაკადაზე ვაგონების მოცდენის და სარგებლობის ფაქტს, ვინაიდან აღნიშნული დოკუმენტები შედგენილია უცხო ენაზე. მათი შინაარსობრივი ნაწილი სადავოა და არ შეიძლება განვიხილოთ მოცემული დავის მტკიცებულებად, ვიდრე დამოწმებული არ იქნება სათანადო წესით. საერთო ფორმის აქტებში ეშელონის ადგილსამყოფელად მითითებულია სადგური ბათუმი, ასევე სადგურ ბათუმამდე არსებული სადგურები და არა ტერმინალის ჩიხი; ტვირთმიმღებად დასახლებულია ტვირთმფლობელი კომპანიები, ხოლო საერთო ფორმის აქტები ხელმოწერილია სადგურის და რკინიგზის თანამშრომლების მიერ; საერთო ფორმის აქტები შედგენილია ტვირთმიმღები კომპანიების მიმართ და არა მოპასუხის მიმართ. საერთო ფორმების აქტების დიდი ნაწილი არ იკითხება.

ვაგონების მოცდენა და სარგებლობა არ დასტურდება საქმეში არსებული მტკიცებულებებით. მეტიც, 2003 წლის 10 ივლისის შეთანხებით დგინდება, რომ მოსარჩელე მხარის მიმართ შპს „ბა-----ს“ არ გააჩნია ვალდებულება. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის პირველი, მე-2, მე-7, მე-10, მე-11, მე-12, 22-ე და 23-ე მუხლების შესაბამისად, მოპასუხე ვერ იქნება პასუხისმგებელი სადგურ ბათუმამდე და სადგურ ბათუმში ვაგონების მოცდენის და სარგებლობის გამო, ვინაიდან ასეთის დადასტურების შემთხვევაშიც კი პასუხისმგებლობა ეკისრება ტვირთმფლობელს ან ექსპედიტორს. მოპასუხე არ წარმოდგენს არცერთ მათგანს.

მოპასუხე სადავოდ მიიჩნევს სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2018 წლის 21 ნოემბრის #0----- დასკვნას და უთითებს, რომ დასკვნა არ იმსახურებს ნდობას, არის დაუსაბუთებელი და სასამართლომ არ უნდა გაიზიაროს.

3. ფაქტობრივი გარემოებები

3.1. უდავო ფაქტობრივი გარემოებები

3.1.1. 2002 წლის 17 ოქტომბერს სს „სა-----ას“ (შემსრულებელი) და შპს „ბა-----ს“ (დამკვეთი) შორის დაიდო სადგურ ბათუმში მომსახურების შესახებ #----- ხელშეკრულება, რომლის საფუძველზეც შემსრულებელი დამკვეთს უწევს მომსახურებას ცისტერნების მიწოდება-გადატანაზე დამკვეთის ჩამოსასხმელ ესტაკაებზე.

ხელშეკრულების 3.1 პუნქტის შესაბამისად, შემსრულებელი ვალდებულია დამკვეთს მიაწოდოს წინასწარი ინფორმაცია 2 საათით ადრე ცისტერნების სადგურთან მიახლოების შესახებ, ხოლო 3.4 პუნქტის მიხედვით,

შემსრულებელი ასევე ვალდებულია დამკვეთის მითითების შესაბამისად, ტერმინალის ჩიხებში ჩამოსაცლელად მიაწოდოს ცისტერნები.

3.1.2. ხელშეკრულების 4.2 პუნქტის შესაბამისად, დამკვეთი ვალდებულია სადგურიდან მიღებული შეტყობინების შემდეგ ცისტერნების შემოსვლის შესახებ 30 წუთის განმავლობაში უზრუნველყოს სატრანსპორტო საბუთების მიღება, ხოლო 4.6 პუნქტით განსაზღვრულია დამკვეთის ვალდებულება ტექნიკური პირობების შესაბამისად, უზრუნველყოს ცისტერნათა დღელამური ჩამოსხმა.

3.1.3. წინამდებარე ხელშეკრულების მე-6 მუხლით გათვალისწინებულია მხარეთა პასუხისმგებლობა, კერძოდ 6.2 პუნქტის თანახმად, ვაგონების მიწოდება-გადატანის დაყოვნებისთვის დამკვეთი იხდის ჯარიმას თითოეული ვაგონის ყოველი საათის დაგვიანებისთვის.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებას:

- სადგურ ბათუმში მომსახურების შესახებ #----- ხელშეკრულება (ტომი I, ს.ფ 70-78)

3.2. დადგენილი სადავო ფაქტობრივი გარემოებები

3.2.1. 2003 წლის 10 ივლისს სს სა-----ას (შეთანხმების გაფორმების დროისთვის შპს სა-----ა) და შპს „ბა-----ს“ (ყოფილი შ----- შორის შედგა შეთანხმება, რომლის მიხედვით, შეთანხმების მონაწილე მხარეები აღიარებენ, რომ 2003 წლის 1 იანვრიდან 2003 წლის 10 ივლისის ჩათვლით მათ შორის არ არსებობს არავითარი ფინანსური ვალდებულება ან რაიმე პრეტენზია ვაგონ-ცისტერნების გამოყენების საფასურის ანაზღაურების თაობაზე, ხოლო თუ ასეთი პრეტენზიები უკვე წარდგენილია შპს „სა-----ის“ მიერ ისინი ითვლება გაუქმებულად (მოხსნილად), რაც ართმევს უფლებას შპს „სა-----ას“ აღძრას სარჩელი ან წარადგინოს პრეტენზია ზემოთ აღნიშნული ვაგონ-ცისტერნების გამოყენების საფასურის ანაზღაურების თაობაზე.

შეთანხმება შედგენილია ნებაყოფლობით, მხარეთა მოლაპარაკების საფუძველზე, რაც დადასტურებულია ხელმოწერებით.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებას:

- 2003 წლის 10 ივლისის შეთანხმება (-----)

3.2.2. 2003 წლის 10 ივლისს სს სა-----ას (შეთანხმების გაფორმების დროისთვის შპს სა-----ა) და შპს „ბა-----ს“ (ყოფილი შ----- შორის შედგა დამატებითი შეთანხმება, რომლითაც

შპს სა-----ა იღებს ვალდებულებას და იძლევა გარანტიას, რომ 2003 წლის 10 ივლისიდან შპს ბათუმი იოლ ტერმინალ ლტდ-ს არ წარუდგენს პრეტენზიებს ვაგონ-ცისტერნების გამოყენების საფასურის ანაზღაურების თაობაზე.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებას:

- 2003 წლის 10 ივლისის შეთანხმება (ტომი I, ს.ფ 209)

3.2.3. დადგენილია, რომ 2003 წლის 1 იანვრიდან 10 ივლისამდე პერიოდზე სს სა-----ა შპს „ბა-----ისგან“ მოითხოვს როგორც ვაგონით სარგებლობის ისე ტვირთის შენახვის ხარჯებს, რაც ექსპერტიზის დასკვნის შესაბამისად ჯამში შეადგენს 11 327.946 ლარს.

კერძოდ, სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2018 წლის 21 ნოემბრის #0----- დასკვნის მიხედვით, 2003 წლის სა-----ის სატარიფო პოლიტიკის გათვალისწინებით, 2003 წლის 1 იანვრიდან 2003 წლის 10 ივლისამდე პერიოდში სს „სა-----ის“ მიერ ვაგონებში საშიში ტვირთის შენახვაზე გაწეული მომსახურების საფასური შეადგენს - 8 434 510 ლარს.

ამავე პერიოდში სა-----ის სატარიფო პოლიტიკის გათვალისწინებით, ვაგონების გამოყენების მომსახურების საფასური შეადგენს - 2 893 436 ლარს.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებას:

- 2018 წლის 21 ნოემბრის #0----- ექსპერტიზის დასკვნა (ტომი V, ს.ფ 45-53)

სამოტივაციო ნაწილი

4. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა

4.1. საქმეში არსებულ მტკიცებულებათა და დადგენილ ფაქტობრივ გარემოებათა შესწავლის შედეგად სასამართლო მიიჩნევს, რომ სს „სა-----ის“ სარჩელი უნდა დაკმაყოფილდეს ნაწილობრივ;

5. კანონები, რომლებითაც სასამართლომ იხელმძღვანელა:

5.1. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 394-ე, 408-ე, 409-ე, 668-ე მუხლები;

საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 2-ე, 25-ე, 26-ე, 27-ე, 36-ე, 50-ე, 52-ე მუხლები;

რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების შესახებ საქართველოს

ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2003 წლის 16 აპრილის #2-----
--;

6. სამართლებრივი შეფასება

6.1. სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლის თანახმად, გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადამზიდველი ვალდებულია, შეთანხმებული საზღაურის გადახდით გადაიტანოს ტვირთი ან გადაიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ადგილზე. სასამართლოს მოსაზრებით, მხარეთა შორის არსებული სახელშეკრულებო სამართლებრივობის შინაარსის გათვალისწინებით გამოყენებული უნდა იქნეს სამოქალაქო კოდექსში არსებული გადაზიდვის ხელშეკრულების მომწესრიგებელი ნორმები.

მხარეთა შორის არსებული სახელშეკრულებო ურთიერთობის საფუძველი ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული ურთიერთობაა და სასამართლოს მიაჩნია, რომ საქმის გადაწყვეტისას, გარდა სამოქალაქო კოდექსით დადგენილი ნორმებისა, უნდა გაანალიზდეს საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის დებულებები, რომლებიც როგორც სპეციალური კანონი დეტალურად აწესრიგებენ სარკინიგზო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვის წესებს განსაზღვრავენ, მხარეთა უფლება-მოვალეობებს, პასუხისმგებლობის საფუძვლებსა და ფარგლებს.

2002 წლის 17 ოქტომბერს სს „სა-----ას“ (შემსრულებელი) და შპს „ბა-----ს“ (დამკვეთი) შორის დაიდო სადგურ ბათუმში მომსახურების შესახებ #----- ხელშეკრულება, რომლის საფუძველზეც შემსრულებელი დამკვეთს უწევდა მომსახურებას ცისტერნების მიწოდება-გადატანაზე, დამკვეთის ჩამოსასხმელ ესტაკადებზე.

დამკვეთი ვალდებულია ტექნიკური პირობების შესაბამისად, უზრუნველყოს ცისტერნათა დღელამური ჩამოსხმა. ხელშეკრულების 6.2 პუნქტის თანახმად, ვაგონების მიწოდება-გადატანის დაყოვნებისთვის დამკვეთს შესაძლოა დაკისრებოდა ჯარიმა თითოეული ვაგონის ყოველი საათის დაგვიანებისთვის.

საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის მე-2 მუხლის საფუძველზე ტერმინი „ტვირთმიმღები“ განმარტებულია, როგორც ტვირთის მიღების უფლებამოსილების მქონე პირი. მხარეთა შორის არსებული ხელშეკრულების შინაარსის გაანალიზების შედეგად უნდა დავასკვნათ, რომ შპს „ბა-----ი“ სს „სა-----ასთან“ არსებულ სამართლებრივობაში წარმოადგენს ტვირთმიმღებს და ეკისრება ასეთი ტიპის სუბიექტისთვის განსაზღვრული ვალდებულებანი.

სარკინიგზო კოდექსის თანახმად, სარკინიგზო გადაზიდვა სრულდება დანიშნულების სადგურში ტვირთის მიტანით, ხოლო ტვირთის დროულ

დაცლაზე და ვაგონების გამოთავისუფლებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება **ტვირთმომღებს**.

მოცემულ შემთხვევაში წარმოდგენილი სარჩელის დავის საგანია არა მხოლოდ დანიშნულების სადგურ ბათუმში დაყოვნებული (მოცდენილი) ვაგონით სარგებლობის და ტვირთის შენახვის საფასურის გადახდა, არამედ გზადმდებარე სადგურში მოცდენილი ვაგონების საფასურის ანაზღაურებაც.

სარკინიგზო კოდექსის 25-ე მუხლის მე-4 ნაწილის „გ“ ქვეპუნქტის თანახმად, ტვირთი დანიშნულების ადგილზე დადგენილ ვადაში მიტანილად ითვლება, თუ: დანიშნულების რკინიგზის სადგურში ტვირთის (ვაგონის, კონტეინერის) მიწოდება დაყოვნებულია ტვირთმომღების მიზეზით (დაკავებულია მისი კუთვნილი სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგი, ტერმინალში არ გააჩნია თავისუფალი სათავსო და სხვა) ან დანიშნულების რკინიგზის სადგურის ლიანდაგის დაკავებულობის გამო, როდესაც რკინიგზა იძულებულია, ტვირთი გააჩეროს გზად მდებარე რკინიგზის სადგურში. ტვირთის დანიშნულების ადგილზე მიწოდების დაყოვნებისას დგება საერთო ფორმის აქტი, რომლის საფუძველზედაც **ტვირთმომღები** ან ექსპედიტორი გადაზიდვის ხელშეკრულების შესაბამისად ვალდებულია გადაუხადოს რკინიგზას საფასური ამ კოდექსის 50-ე მუხლით დადგენილი წესით.

განსახილველ შემთხვევაში საქმეში წარმოდგენილია მოსარჩელის მიერ 2003 წლის 1 იანვრიდან 2003 წლის 1 ივლისამდე შედგენილი ელექტრონული გაანგარიშების ცხრილები და საერთო ფორმის აქტები.

ექსპერტიზის დასკვნის შედგენის პროცესში, ზემოაღნიშნული ცხრილებში მითითებული თარიღები და დრო ექსპერტის გამოყენებული მეთოდოლოგიით შედარდა საერთო ფორმის აქტებში მითითებულ გადმოტვირთვის მოლოდინში ვაგონის სადგურში შესვლის და გასვლის თარიღებს და დროს. შედარების შედეგად დადგინდა, რომ საერთო ფორმის აქტებში ჩაწერილი თარიღები და დრო შესაბამისობაში მოდის გაანგარიშებაში დასახელებულ მომაცემებთან. გაანგარიშების მიხედვით, ტვირთის შენახვაზე გაწეული მომსახურების თანხა, გაანგარიშებულია ვაგონში ერთი ტონა ტვირთის ერთი დღე-ღამით შენახვის საფასურის მიხედვით, რომელიც შეადგენს 0.7 ლარს.

2003 წლის 1 იანვრიდან ამოქმედებული სარკინიგზო კოდექსის მეორე მუხლის „ძ“ პუნქტის თანახმად, სა-----ის მიერ გაწეული მომსახურების საფასურს განსაზღვრავს რკინიგზის სატარიფო პოლიტიკა, რომელიც კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტია და სავალდებულოა გადაზიდვაში მონაწილე ყველა მხარისთვის.

სადავო პერიოდში (2003 წლის 1 იანვრიდან 10 ივლისამდე) ტვირთის დაგვიანებით მიღების და ვაგონების მოცდენის პასუხისმგებლობას

არეგულირებს სარკინიგზო კოდექსის 26-ე მუხლის მე-7 ნაწილი, რომლის თანახმად, ვაგონიდან (კონტეინერიდან) ტვირთის დაგვიანებით გადმოტვირთვის ან ტვირთმიმღების მიერ რკინიგზის სადგურიდან ტვირთის დაგვიანებით გატანის და ამ მიზეზებით რკინიგზის სადგურზე ტექნიკური სიძნელეების წარმოშობის შემთხვევაში ტვირთმიმღები ვალდებულია გადაუხადოს რკინიგზას გადმოტვირთული ტვირთის შენახვისა და ვაგონით (კონტეინერით) სარგებლობის საფასური „რკინიგზის სატარიფო პოლიტიკით“ დადგენილი ოდენობით.

საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 27-ე მუხლის 1-ლი ნაწილით, დანიშნულების რკინიგზის სადგურში ტვირთის შენახვა და გაცემა ხორციელდება „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად. იმავე 27-ე მუხლის მეორე ნაწილის შინაარსით, დანიშნულების რკინიგზის სადგურში ტვირთი უფასოდ ინახება 24 საათის განმავლობაში. ამ ვადის ათვლა იწყება რკინიგზის მიერ თავისი საშუალებებით ვაგონის (კონტეინერის) გადმოტვირთვის დღის 24 საათიდან ან ტვირთმიმღების საშუალებებით ვაგონის (კონტეინერის) გადმოტვირთვის ადგილზე მიწოდების დღის 24 საათიდან. რკინიგზის სადგურში აღნიშნულზე მეტი ვადით ტვირთის შენახვისათვის დადგენილია შესაბამისი საფასური, რომელსაც რკინიგზას უხდის **ტვირთმიმღები** ან ექსპედიტორი ან ტვირთის გატანაზე უფლებამოსილი სხვა პირი.

აღსანიშნავია, რომ ტვირთის გადმოტვირთვის ვადების დაცვა ტვირთმიმღების მოვალეობას წარმოადგენს, რომლის დარღვევა იწვევს სატრანსპორტო საშუალებების მოცდენის შედეგად წარმოქმნილ ფინანსურ პასუხისმგებლობას.

სარკინიგზო კოდექსის 36-ე მუხლის მეათე ნაწილის თანახმად, ტვირთგამგზავნის (ტვირთმიმღების) ან ექსპედიტორის მიზეზით რკინიგზის სადგურში ან ნავსადგურის მისამართზე მისული ან დატვირთვა-გადმოტვირთვის (გადატვირთვის) სამუშაოების ჩატარების ადგილზე მიწოდებული ან ამ ადგილის გათავისუფლების მოლოდინში მდგარი ვაგონის (კონტეინერის) დაყოვნებისას, აგრეთვე ამავე პირების მისამართზე მისული ვაგონის (კონტეინერის) გზად მდებარე რკინიგზის სადგურში დაყოვნებისას აღნიშნული პირები ვალდებული არიან რკინიგზას გადაუხადონ ვაგონით (კონტეინერით) სარგებლობისა და ტვირთის შენახვის დადგენილი საფასური მისი დაყოვნების მთელი დროისათვის.

საქმეში წარმოდგენილი მტკიცებულებების გამოკვლევის შედეგად დასტურდება, რომ მოპასუხემ ვერ უზრუნველყო ტვირთის დროული გადმოტვირთვა, რამაც გამოიწვია სადგურ ბათუმსა და გზადმდებარე სადგურებში მოსარჩელის ვაგონების მოცდენა-დაყოვნება.

ტვირთის დანიშნულების ადგილზე მიწოდების დაყოვნებისას დგება ეგრედ წოდებული საერთო ფორმის აქტი, რომელის საფუძველზეც ტვირთმიმღები ან ექსპედიტორი გადაზიდვის ხელშეკრულების შესაბამისად ვალდებულია გადაუხადოს რკინიგზას შესაბამისი საფასური (რკინიგზის კოდექსის 50-ე, 52-ე მუხლი).

საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 52-ე მუხლზე, რომლის პირველი ნაწილის მიხედვით, გარემოებები, რომლებიც სარკინიგზო მიმოსვლის მონაწილეთა პასუხისმგებლობის საფუძველს წარმოადგენს, დასტურდება კომერციული, ტექნიკური და საერთო ფორმის აქტებით. სასამართლო განმარტავს, რომ საერთო ფორმის აქტები წარმოადგენენ იმ სათანადო მტკიცებულებებს, რომლებითაც შესაძლებელია დადასტურდეს ტვირთის დანიშნულების ადგილზე მიწოდების დაყოვნება ან სხვა გარემოებები და მათ საფუძველზე განისაზღვრება მხარეთა პასუხისმგებლობა.

მოსარჩელე ტვირთის შენახვაზე გაწეული მომსახურების საფასურს მოითხოვს 2003 წლის 1 იანვრიდან 2003 წლის 10 ივლისამდე არსებულ პერიოდში, იმ დასაბუთებით, რომ ვაგონების დაცლა დატვირთვის ფრონტზე შპს „ბა-----ის“ მიერ დროულად არ განხორციელდა. მოცემულ შემთხვევაში, ვაგონების დაყოვნების დამადასტურებელი მტკიცებულებები საქმეში წარმოდგენილია საერთო ფორმის აქტების სახით.

მტკიცებულებების გამოკვლევის, საქმის ფაქტობრივი გარემოებების და მხარეებს შორის არსებული ხელშეკრულების შინაარსის გაანალიზების შედეგად მოპასუხის მიერ ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების დარღვევის ფაქტი დადგენილია. ასევე განსაზღვრულია ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი სუბიექტი, კერძოდ ტვირთმიმღები - შპს „ბა-----ი“.

საქმეში წარმოდგენილი საერთო ფორმის აქტებით, მათ შორის, საერთო ფორმის აქტებში მოცემული დროის შუალედის გათვალისწინებით დასტურდება, დანიშნულების სადგურში მიწოდებული ტვირთის შპს ბა-----ის მიერ დაყოვნებით, ვადაგადაცილებით მიღების ფაქტი. სწორედ ვაგონების მოცდენის გამო 24 საათზე მეტი მომსახურებისათვის მოპასუხეს სარკინიგზო კოდექსის 22-23-ე, 25-26-ე და 36-ე მუხლების საფუძველზე მოპასუხეს დაერიცხა ვაგონით სარგებლობის საფასური და ტვირთის შენახვის ხარჯები.

სამოქალაქო კოდექსის 394-ე მუხლის პირველი ნაწილით, მოვალის მიერ ვალდებულების დარღვევისას კრედიტორს შეუძლია მოითხოვოს ამით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება. ეს წესი არ მოქმედებს მაშინ, როცა მოვალეს არ ეკისრება პასუხისმგებლობა ვალდებულების დარღვევისათვის.

სამოქალაქო კოდექსის 408-ე მუხლის პირველი ნაწილით, იმ პირმა, რომელიც

ვალდებულია აანაზღაუროს ზიანი, უნდა აღადგინოს ის მდგომარეობა, რომელიც იარსებებდა, რომ არ დამდგარიყო ანაზღაურების მავალდებულებელი გარემოება. ამასთან, 409-ე მუხლის თანახმად, თუ ზიანის ანაზღაურება პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენით შეუძლებელია ან ამისათვის საჭიროა არათანაზომიერად დიდი დანახარჯები, მაშინ კრედიტორს შეიძლება მიეცეს ფულადი ანაზღაურება.

სასამართლო განმარტავს, რომ სამოქალაქო კოდექსის თანახმად, გადაზიდვის მომსახურება არის სასყიდლიანი მომსახურება და მოპასუხე ვალდებულია გადაიხადოს გადაზიდვის მომსახურების საფასური.

სამოქალაქო კოდექსის 361-ე მუხლის მე-2 ნაწილით დადგენილია, რომ ვალდებულება უნდა შესრულდეს ჯეროვნად, კეთილსინდისიერად, დათქმულ დროსა და ადგილას. ამავე კოდექსის 686-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის თანახმად, გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანებისათვის, თუ ტვირთი დაზიანდა ან დაიკარგა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში, **ასევე მიტანის ვადის გადაცილებისათვის.**

სს სა-----ამ გადამზიდველის ვალდებულება შეასრულა ჯეროვნად, კეთილსინდისიერად და დროულად. შესაბამისად, მისი მხრიდან აღგილი არ ჰქონია სამოქალაქო კოდექსის 361-ე მუხლის მე-2 ნაწილის დარღვევას, ხოლო მოპასუხემ როგორც ტვირთმიმღებმა სუბიექტმა ვერ უზრუნველყო გადაზიდვის ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების შესრულება, კერძოდ, მან დროულად ვერ დაცალა ვაგონი, რის გამოც, მოცემულ პერიოდში, აღგილი ჰქონდა დანიშნულების სადგურში მიტანილი ვაგონის მოცდენას. საქმეზე დადგენილი ფაქტობრივი გარემოებების საწინააღმდეგო მტკიცებულებები, კერძოდ ტვირთმიმღების ვალდებულების სათანადოდ შესრულების შესახებ მოპასუხის მიერ წარმოდგენილი არ ყოფილა.

განვითარებული მსჯელობიდან გამომდინარე, სასამართლოს მიაჩნია, რომ 2003 წლის 1 იანვრიდან 10 ივლისამდე პერიოდში დანიშნულების სადგურ ბათუმსა და გზადმდებარე სადგურებში ვაგონების მოცდენის გამო, შპს „ბა-----ს“ სს „სა-----ის“ სასარგებლოდ უნდა დაეკისროს **ტვირთის შენახვის საფასური 8 434.510 ლარი.**

აღსანიშნავია, რომ სს სა-----ა წარმოდგენილი სარჩელით დამატებით მოითხოვს მოპასუხისთვის ვაგონებით სარგებლობისთვის წარმოშობილი დავალიანების დაკისრებას, რომელიც დაუსაბუთებელია შემდეგი მოტივებიდან გამომდინარე:

2003 წლის 10 ივლისს სს სა-----ას (შეთანხმების გაფორმების დროისთვის შპს სა-----ა) და შპს „ბა-----ს“ (ყოფილი შ-

----- შორის შედგა ორი შეთანხმება, რომელთა მიხედვით მოპასუხემ აღიარა, რომ 2003 წლის 1 იანვრიდან 2003 წლის 10 ივლისის ჩათვლით მათ შორის არ არსებობს არავითარი ფინანსური ვალდებულება ან რაიმე პრეტენზია ვაგონ-ცისტერნების გამოყენების საფასურის ანაზღაურების თაობაზე, ხოლო თუ ასეთი პრეტენზიები უკვე წარდგენილია შპს „სა-----ის“ მიერ ისინი ითვლება გაუქმებულიად (მოხსნილად), რაც ართმევს უფლებას შპს „სა-----ას“ აღძრას სარჩელი ან წარადგინოს პრეტენზია ზემოთ აღნიშნული ვაგონ-ცისტერნების გამოყენების საფასურის ანაზღაურების თაობაზე.

ამასთანავე შპს სა-----ა იღებს ვალდებულებას და იძლევა გარანტიას, რომ 2003 წლის 10 ივლისიდან შპს შპს ბ----- ლტდ-ს არ წარუდგენს პრეტენზიებს ვაგონ-ცისტერნების გამოყენების საფასურის ანაზღაურების თაობაზე.

მოპასუხის განმარტებით, მოცემულ შემთხვევაში ვაგონების „გამოყენება“ გულისხმობს როგორც ვაგონით სარგებლობას ისე ვაგონებში საქონლის შენახვას. შესაბამისად მოპასუხე თანხის ანაზღაურება არ უნდა ადეკისროს.

სარკინიგზო კოდექსის 23-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, რკინიგზის მიერ ტვირთგამგზავნისათვის (ტვირთმიმღებისათვის) ან ექსპედიტორისათვის ვაგონის (კონტეინერის) დასაცვლელად ან დასატვირთად გამოყოფის მომენტიდან მისი უკან დაბრუნების მომენტამდე ტვირთგამგზავნი (**ტვირთმიმღები**) ან ექსპედიტორი ვალდებულია გადაიხადოს ვაგონით (კონტეინერით) **სარგებლობის საფასური** და რკინიგზას აუნაზღაუროს ვაგონის (კონტეინერის) დაგვიანებით დაბრუნების გამო გაწეული **ტვირთის შენახვის ხარჯი**.

რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვისა და ტვირთის შენახვის ხარჯების ანაზღაურების საკითხი რეგულირებულია არა მხოლოდ სამოქალაქო კოდექსით, არამედ საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის, რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესებით და საქართველოს სარკინიგზო სატარიფო პოლიტიკის შესაბამისად. სასამართლოს მოსაზრებით ვაგონით „სარგებლობა“ და ვაგონში ტვირთის შენახვა წარმოადგენს ერთიდაიგივე ფაქტობრივი საფუძვლიდან გამომდინარე ორ სხვადასხვა ტიპის სარკინიგზო მომსახურებას.

სარკინიგზო კოდექსის 50-ე მუხლის ტვირთგამგზავნი (ტვირთმიმღები) ან ექსპედიტორი, რკინიგზის მიერ მასთან დადებული ხელშეკრულების შესაბამისად, გაგზავნისა და დანიშნულების ადგილის რკინიგზის სადგურებში (სარკინიგზო მისასვლელი ლიანდაგების ჩათვლით) თითოეული ვაგონით (დახურული, ნახევარვაგონი, პლატფორმა) სარგებლობისათვის რკინიგზას უხდის შესაბამის საფასურს. საფასურის ოდენობა განისაზღვრება „რკინიგზის სატარიფო პოლიტიკით“ დადგენილი წესით. „რკინიგზის სატარიფო

პოლიტიკის“ 32-ე მუხლით დადგენილია და შესაბამისად გამიჯნულია როგორც ვაგონის გამოყენების საფასური, ისე ტვირთის, მათ შორის საშიში ტვირთის შენახვის საფასური. ზემოაღნიშნული ორი სარკინიგზო მომსახურებისათვის განსხვავებული საფასურებია დაწესებული.

სარკინიგზო კოდექსის შესაბამის ნორმათა (22-ე, 23-ე, 27-ე) შინაარსიდან ნათლად დგინდება, რომ ვაგონებით სარგებლობის მომსახურება, თავის მხრივ მოიცავს როგორც ვაგონების გამოყენებას, ისე ვაგონების მოცდენის საზღაურს, ხოლო ტვირთის შენახვის მომსახურებისათვის სხვა ანაზღაურება გათვალისწინებული არ არის. ვაგონით სარგებლობას ადგილი აქვს არა მარტო ტვირთმიმღების მიერ დანიშნულების სადგურში ჩატანილი ტვირთის მიღების დაგვიანების შემთხვევაში ტვირთის შენახვისას, არამედ თავიდანვე გამგზავნ სადგურში ტვირთის ვაგონში განთავსებისას, ვინაიდან ტვირთის ვაგონში განთავსებით ფაქტობრივად ტვირთმფლობელი უკვე იწყებს რკინიგზის ვაგონით სარგებლობას.

სარჩელში დასახელებული ფაქტობრივი საფუძვლებიდან დგინდება, რომ მოსარჩელე მოითხოვს როგორც ტვირთი შენახვის ისე ვაგონების გამოყენების (სარგებლობის) საფასურის გადახდას. მოპასუხემ ვერ უზრუნველყო ვალდებულების ჯეროვანი და დროული შესრულება. კერძოდ, ტერმინალის ჩიხების გადატვირთვის გამო, დროულად ვერ მიეწოდა ტერმინალის ჩიხებში სადგურ ბათუმში დაცლის მოლოდინში მდგომი ცისტერნები, რამაც გამოიწვია ვაგონების დაყოვნება (მოცდენა) როგორც დანიშნულების სადგურ ბათუმში, ასევე გზადმდებარე სადგურებში.

სამოქალაქო კოდექსი ითვალისწინებს ვალდებულების შეწყვეტის წესს და მოვალის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების კანონიერ გზად აწესებს რამდენიმე ალტერნატივას (ვალდებულების შეწყვეტა შესრულებით; დეკლარაციით; ურთიერთმოთხოვნათა გაქვითვით; ვალის პატივით; სხვა საფუძვლებით. სამოქალაქო კოდექსის 427-454-ე მუხლები)

სამოქალაქო კოდექსის 448-ე მუხლის თანახმად, ვალის პატიება მხარეთა შორის შეთანხმებით იწვევს ვალდებულების შეწყვეტას.

წარმოდგენილ შემთხვევაში 2003 წლის 10 ივლისს შედგენილი შეთანხმებებით მოსარჩელემ აღიარა, რომ მხარეთა შორის 2003 წლის 1 იანვრიდან 2003 წლის 10 ივლისამდე ფინანსური ვალდებულებები ვაგონით **სარგებლობის საფასურის** ანაზღაურების თაობაზე მხარეებს შორის არ არსებობს, რაც სამართლებრივი შედეგის მხრივ, ვალის პატიების ექვივალენტი მოქმედებაა და საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 408-ე მუხლის რეგულირების რეჟიმში ექცევა, რომელიც იწვევს ვალდებულების შეწყვეტას. სასამართლოს მიაჩნია, რომ დასახელებული გარემოება სარჩელის ნაწილობრივ უარყოფის საფუძველია.

ზემოაღწერილი მსჯელობის გათვალისწინებით სს „სა-----ის“ სასარჩელო მოთხოვნა უნდა დაკმაყოფილდეს ნაწილობრივ და მოპასუხეს დაეკისროს მხოლოდ 8 434.510 ლარი.

7. საპროცესო ხარჯები

7.1. სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 53-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, იმ მხარის მიერ გაღებული ხარჯების გადახდა, რომლის სასარგებლოდაც იქნა გამოტანილი გადაწყვეტილება, ეკისრება მეორე მხარეს, თუნდაც ეს მხარე გათავისუფლებული იყოს სახელმწიფო ბიუჯეტში სასამართლო ხარჯების გადახდისაგან. თუ სარჩელი დაკმაყოფილებულია ნაწილობრივ, მაშინ მოსარჩელეს ამ მუხლში აღნიშნული თანხა მიეკუთვნება სარჩელის იმ მოთხოვნის პროპორციულად, რაც სასამართლოს გადაწყვეტილებით იქნა დაკმაყოფილებული, ხოლო მოპასუხეს - სარჩელის მოთხოვნათა იმ ნაწილის პროპორციულად, რომელზედაც მოსარჩელეს უარი ეთქვა.

განსახილველ შემთხვევაში სს სა-----ის მიერ სარჩელის წარდგენიდან საბოლოო გადაწყვეტილების მიღებამდე საქმის განხილვისათვის (სახელმწიფო ბაჟის სახით) გაღებული ხარჯების ოდენობამ ჯამში შეადგინა 12 200 ლარი. ვინაიდან სარჩელი დაკმაყოფილდა ნაწილობრივ, შესაბამისად, ამ ნაწილის პროპორციულად სარჩელზე გადახდილი ბაჟი 9082,9 ლარი უნდა დაეკისროს მოპასუხეს.

8. უზრუნველყოფის ღონისძიებასთან დაკავშირებული საკითხები

8.1. სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 199¹-ე მუხლის პირველი წინადადების თანახმად, სარჩელის მიღებაზე უარის თქმის, სარჩელის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმის, სარჩელის განუხილველად დატოვების ან საქმის წარმოების შეწყვეტის შემთხვევაში სასამართლო გადაწყვეტილებით (განჩინებით) აუქმებს ამ სარჩელთან დაკავშირებით გამოყენებულ უზრუნველყოფის ღონისძიებას, რაც საჩივრდება ამ გადაწყვეტილების (განჩინების) გასაჩივრებისთვის კანონით დადგენილი წესით. ვინაიდან, სარჩელი დაკმაყოფილდა ნაწილობრივ, სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის ზ/აღნიშნული მუხლის თანახმად, არ არსებობს სარჩელის უზრუნველყოფის ღონისძიების გაუქმების სამართლებრივი საფუძველი.

სარეზოლუციო ნაწილი:

სასამართლომ იხელმძღვანელა საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 8-ე, 37-ე, 53-ე, 243-244-ე, 248-249-ე, 369-ე მუხლებით და

გადაწყვეტა:

1. სს „სა-----ის“ სასარჩელო მოთხოვნა დაკმაყოფილდეს ნაწილობრივ:

1.1. შპს „----- სს „სა-----ის“ სასარგებლოდ დაეკისროს 8 434.510 ლარი.

1.2. სს „სა-----ის“ სასარჩელო მოთხოვნა მოპასუხისთვის 2 893 436 ლარის დაკისრების თაობაზე არ დაკმაყოფილდეს.

2. შპს „ბა-----ს“ სს „სა-----ის“ სასარგებლოდ დაეკისროს სარჩელზე და სარჩელის უზრუნველყოფის განცხადებაზე გადახდილი სახელმწიფო ბაჟის ნაწილი - 9082,9 ლარი.

4. გადაწყვეტილება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის სააპელაციო სასამართლოში დააბუთებული გადაწყვეტილების ჩაბარებიდან 14 დღის ვადაში, სარეზოლუციო ნაწილი მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული წესების დაცვით თბილისის რაიონული (საქალაქო) სასამართლოს მეშვეობით;

5. გადაწყვეტილების გასაჩივრების მსურველი მხარე, თუ ის ესწრება გადაწყვეტილების გამოცხადებას ან მისთვის ცნობილია გადაწყვეტილების გამოცხადების თარიღი, ვალდებულია გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილის გამოცხადებიდან არა უადრეს 20 და არაუგვიანეს 30 დღისა, გამოცხადდეს თბილისის რაიონულ (საქალაქო) სასამართლოში და ჩაიბაროს გადაწყვეტილების ასლი. წინააღმდეგ შემთხვევაში გასაჩივრების ვადის ათვლა დაიწყება გადაწყვეტილების გამოცხადებიდან 30-ე დღეს. ამ ვადის გაგრძელება და აღდგენა დაუშვებელია.

მოსამართლე
კაკაბაძე

ვლადიმერ